

**Németh Iván: Győr 2006-os rendezési terv felülvizsgálatának építészeti alapjai**

Mestermunka bemutatása, DLA védés 2010

A tanulmány forrás megjelölés nélküli ábraanyaga a mestermunka, a szerző által készített **Győr Megyei Jogú Város településrendezési eszközeinek felülvizsgálata** című tervdokumentáció, illetve a terv egyik vizsgálati anyagát képező **ECOCITY** projekt része, illetve a szerző saját fotói.

A teljes rendezési tervi dokumentáció közé van téve a város honlapján (<http://www.gyor.hu/index.php?hlid=120>) Az itt lábjegyzetekben külön nem jelölt források a tervdokumentáció szakirodalmi jegyzékeiben szerepelnek.

## Bevezetés

A munkám címe Győr 2006-os rendezési terv felülvizsgálatának<sup>1</sup> építészeti alapjai, de mind az eredmény, mind a metodika szempontjából meghatározók voltak az 1987-től 2004-ig győri városi főépítészként eltöltött időszak nagy győri átalakulásai, ezek során szerzett tapasztalatok, érlelődő gondolatok.

Annak ellenére, hogy a központi tervezésen alapuló fejlesztés politika a települések szintjén, különösen a nyugat erősebb kulturális befolyása alatt álló határ közeli Győrben a 80-as évek végére már erősen leépülőben volt, sokszerű volt az a hatás, ami a rendszerváltással az igények sokaságában és sokféleségében érte a települést, és ami a város politikai vezetését és szakmai irányítóit a tervek szinte napi felülvizsgálatára készítette.

Győrben két biztos fogódzója volt a várospolitikának; - a Belváros értékének tudata (Köszönhetően a 70-es évek végén elindult rehabilitációnak és az azt megalapozó, Aczél Gábor készítette részletes rendezési tervnek és az egykori Tanácsai Tervező építészeti tervezési munkáinak és Fátay Tamás várostervének is.) és - a modern ipar, mint a helyi gazdaság legfontosabb alapjának és városfejlesztő erejének elismerése. (Köszönhetően elsősorban a Rába Művek kiemelkedően sikeres fejlődésének, és a fejlődés építési igényeit Lőrincz József vezetésével kiszolgáló GYŐRITERV-nek is.)

---

<sup>1</sup> A tervet a hivatalon belül készítettük, irányító tervezője voltam.

Azonban sem ez, sem pedig az elsősorban a fejlett világ nagyvárosi problémáival foglalkozó urbanisztikai elmélet sem volt elegendő támasz a napi problémák<sup>2</sup> magabiztos kezeléséhez, ezért is tűnt fontosnak egy svájci ösztöndíj nyújtotta lehetőség és az akkori polgármester, Kolozsváry Ernő több, mint egy éves fizetés nélküli szabadság formájában nyújtott segítségével. Az ETH valóban sokat nyújtott; számomra a legfontosabb az volt, hogy tudatosította a településsel, mint komplex rendszerrel való foglalkozás kognitív problémáit<sup>3</sup> és megmutatta, hogy jogállami keretek között, milyen nagy jelentőségű az építési jog kifinomult, ugyanakkor biztos elvi alapokon álló alkalmazása<sup>4</sup>. Hasonlóan fontos volt egy-egy aktuális probléma alapos megismerése: a Winerthur, Sulzer Areal esete a nagyléptékű barnamezős fejlesztési helyszínek kezelésére, illetve a koncepcionális változások már-már hektikus gyorsaságára vonatkozóan; az új Alpok transzverzális tervezése a nagyléptékű infrastrukturális fejlesztések fejlesztő hatásaira, ugyanakkor környezetkímélő proaktív kezelésére vonatkozóan; végül a „Stadt Schweiz” koncepció a kooperatív területi fejlődés mintájaként.

---

<sup>2</sup> Például olyan típusú problémáké, hogy miért szaporodnak változatlan szabályozási előírások mellett a hatalmas szomszédsági konfliktusokat kiváltó túlépítések, hogyan lehet a támogatások-korlátozások eszközével a tulajdon szentségét (túl)hangsúlyozó új világban a közérdeket artikulálni, érvényesíteni.

<sup>3</sup> Ezen a téren meghatározók voltak Jakob Maurer professzor előadásai és a vele folytatott beszélgetések, és nagyon erősen hatott Dietrich Dörner vendégprofesszor szemináriuma, majd ennek hatására olvasott könyve: Die Logik des Misslingens.

<sup>4</sup> Martin Lendi professzor

## Győr városépítészeti problémáinak bemutatása

1992-ben a hosszú szabadság után sok minden változott; stabilizálódni látszott az új rendszer, Győrben múltóban volt a gazdaság visszaesése;

- beindult az ország első zöldmezős ipari parkja, amellyel 1989 óta foglalkoztunk, nemsokára
- megjelent az AUDI és



1. ábra: az AUDI és a Győri Ipari Park kiépítettsége 2008 körül

- az első bevásárlóközpont építők.
- Meghatározóvá vált a sokszereplős vállalkozói lakásépítés és
- gomba módra szaporodtak a garázsvállalkozások.
- Óriási szerkezeti változás volt az autópálya korábban tervezett északi nyomvonala helyett a déli elkerülés megvalósulása.



2. ábra: A 81-es ÁRT szerkezeti lapjára rajzolt 'A' jelű piros vonal a terven szereplő északi nyomvonal megvalósult alternatívája (A Győri Ipari Park 1.sz. döntés előkészítő információs füzetéből)

A 92-től 98-ig készülő nagy városterv felülvizsgálat Nagy Béla megbízásával a szerkezeti változásokat jól kezelte, de utóélete – valószínűleg a többi nagyvároshoz hasonlóan – a minden-



napos módosítások sorozata volt és ez valamint az a kompromisszum, amivel a korábbi RRT-k nagy része hatályban maradt gyengítette a terv mindennapos használatának hatékonyságát. Ezért és a kedvezőnek látszó nyugat-európai gyakorlat alapján döntöttem el, hogy a következő tervfelülvizsgálatot hivatalon belül készítjük.

A felülvizsgálat 2003-as kezdéséig azonban még sok minden történt a város életében:

- Az AUDI gyökeret eresztett a városban, szinte folyamatosan fejleszt, talán maga sem látva előre a fejlesztési célok határait.



1. kép: Az Audi 2005-ös légi felvétele (forrás: AUDI publikáció)

Ez elsősorban a város presztízsét növelte és jól lehet az adómentesség hosszú évei alatt az iparűzési adó nem nőtt ugrás-szerűen, de a jó foglalkoztatottsági helyzet megmutatkozott a helyi gazdasági potenciál növekedésében és a magasabb

szintű szolgáltatások (vendéglátás, kultúra) iránt megnövekedett keresletben. Jelentős az AUDI közvetlen szponzorációs jelenléte is. Az AUDI növekedése ugyanakkor városszerkezeti problémákat is felvetett; régen meggyökerezett útfejlesztéseket kellett újragondolni.

- Némi nekilendülés után sorra bezártak a város korábbi diverszifikált iparszerkezetét biztosító még a XIX.-XX. század fordulója tájékán kialakult ipari üzemek, köztük végül a vagongyár Belváros melletti törzsgyára is (amire még visszatérek) ugyanakkor szaporodtak és szaporodnak az új üzemek az ipari park területén.



2. kép: Időközben már lebontott épület az egykori olajgyár területén

Mindez a területhasználat nagyon jelentős átrendeződésével járt; a nagy munkaerő igényű telephelyek a város keleti oldalán koncentráálódtak, a korábbi üzemi területek pedig barnamezős lyukakká alakultak. Sajnos az önkormányzat elszalasztotta a lehetőséget, hogy ezeket a területeket, vagy legalább egy részüket a kezdetben még jelentéktelen összegekért fel-

vásárolja; így a sokszor cserélődő tulajdonosok üzleti elképzeléseitől, elvárásaitól vált függővé e területek sorsa.

- A barnamezős területek sorát szaporították a korábbi laktnyak, ezek utóélete azonban kicsit kedvezőbb volt, mivel az önkormányzat tulajdonába kerültek.

- Egyértelművé vált a város regionális vezető pozíciója, ami felkeltette a reményt egy, például a St. Pölten-hez hasonló nagyságrendű igazgatási negyed megvalósulására. (Ebből kisebb léptékben lett is valami a táblabírószág és az ügyészség, azonban ezek példáján egyértelművé vált, hogy a város stratégiai helyzetű területek tulajdonlása nélkül források hiányában nem tud optimális eredményre jutni az ilyen fejlesztésekből.)



3. kép: A 2004-es Győri Ítéltábla és Fellebbviteli Főügyészség Tervpályázat eredményeként épült együttes városi enkláv, amely bár a város fontos pontján helyezkedik és ott minőségi változást jelentett, de megfelelő önkormányzati tulajdonú telek hiányában nem tudott egy nagyobb léptékű átalakulás motorja lenni. (Tervező: Horváth és Patartics Építész Iroda Kft)

- Az egykori közlekedési és távközlési főiskola egyetemmé vált. Presztízse szempontjából meghatározóvá vált az AUDI szakember és kutatás-fejlesztési igénye. Az eredetileg cca. 2000 hallgatóra tervezett kapacitású együttes tényleges hallgatói létszáma megsokszorozódott, ami új építési igényt is jelentett, de nem kevésbé fontos volt a sok hallgató jelenléte és fogyasztása a városban.



4. kép: A 2002-ben rendezett egyetem fejlesztésére vonatkozó tervpályázat eredménye alapján épült fejlesztések befejezés előtt állnak. Bár ez a program is jól jött volna a Mosoni-Duna szemközti partján volt Kékszgyár területének újrahaznosításához és az egyetem kis területe még jobban bezsúfolódott, mégis az eredmény pozitív; a 3 szintes új épületek, a kisebb lépték otthonosabbá teszi a kapcsolatot a kisvárosi környezet és a campus között. (Tervező: Gelesz és Lenzsér Kft)



Az oktatás kapcsán meg kell említeni, hogy milyen meghatározó városépítészeti és társadalmi jelentősége volt a rendszer-váltás utáni első új egyházi iskolának az egyik lakótelep életében.



5. kép: Az 1989-ben rendezett tervpályázat alapján épült Apor Vilmos Katolikus Iskolaközpont (tervező: Czigány Tamás és társai)

- Túlburjánzik a kereskedelem koncentráció a városban, ami járt ugyan pozitívumokkal is, a túlkínálat azonban mára elbizonytalanítja a városszerkezetet.

- A vállalkozói lakásépítés sok konfliktussal járt, és olykor súlyos városépítészeti sebeket is okozott, a válság előtt azonban jelentős mértékű városfejlesztési tényező is volt.

- A klimatikus szélsőségek városépítészeti problémákat is okoznak; a magasabb mértékadó vízszintek miatt még kockázatosabbá válik az árterek használata, ugyanakkor a középvezek süllyedése miatt a nyári időszakban sokszor szinte árokká silányulnak a város imázsát meghatározó folyómedrek.

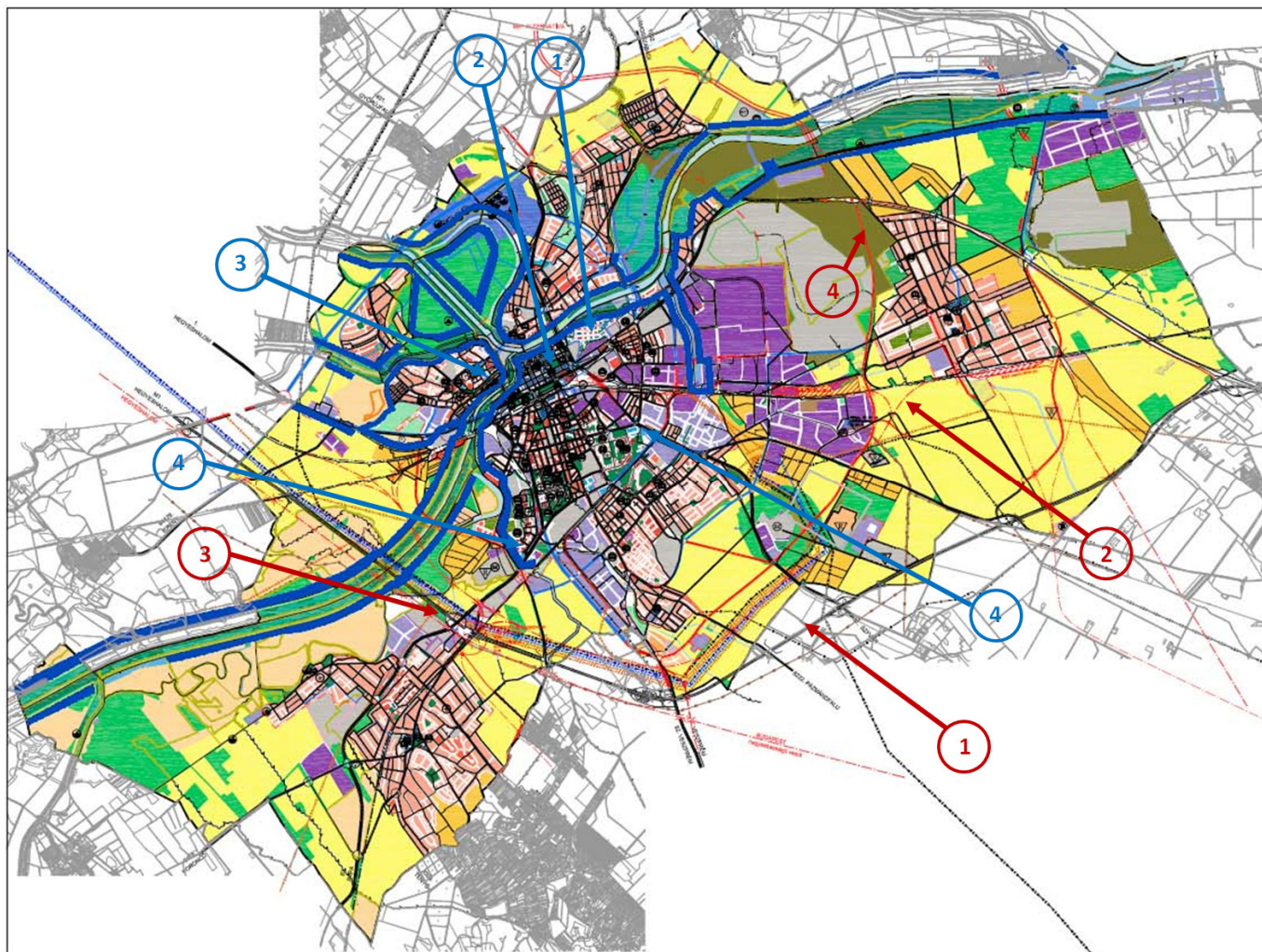
- Fontos helyen, fontos új potenciál volt a döntően a Széchenyi terv forrásaiból épült új fürdő, amelyhez a helyi turisztikai vállalkozások nagyrálátó reményeket fűztek.



6. kép: A 2001-ben rendezett tervpályázat alapján tervezett élményfürdő a püspök várral átellenben (tervezők: Bodrossy Attila, Pozsgai Zoltán és Takács Attila)

## A 2006-os terv városépítészeti eszközei

A nagy szerkezeti kérdésekre született városépítészeti vonatkozású hálózati újdonságokat a szerkezeti terv mutatja be.



3. ábra: **1.** Az autópálya délre helyezése az elkerülő gyűrű teljes kiépítése is jelentősen csökkentette a város tranzitforgalmát. A nagy használati intenzitású folyosó nemhogy elvágta a várost a környezetétől, hanem éppen a déli irányú agglomerációs kapcsolatok lettek a legerősebbek. (Ez a változás az 1981-es tervhez képest jelentett változást, a 98-as tervben már szerepelt.) **2.** A terv legalább a helybiztosítás szintjén bevezette a teherforgalmi körvasutat, ami egyúttal lehetőséget teremt a Győr Celldömölk, mind pedig a Győr-Veszprém vasútvonal várostesten kívüli vezetésére, ezzel Nádorváros és Szabadhegy városrészek jobb kapcsolatára. **3.** A Magistrale Europa tanulmány alapján nemcsak a gyorsvasút nyomvonalát biztosítottuk nagy nehézségek árán, hanem egy megálló helyét is, melynek megvalósulása esetén ez a helyszín Dunántúl egyik legjelentősebb multimodális csomópontjává válik. **4.** Igazi partícipatív tervezés eredményeképpen sikerült biztosítani az északi elkerülés helyét is. **1.** A legnagyobb hatású területhasználati változás a Rába törzsgyár területének fejlesztési területté nyilvánítása. **2.** Előbbi belvárosi hatásaként egy új lassú forgalmú kereskedelmi tengelyt jelöltünk ki. **3.** A fürdőnegyed és a Bercsényi liget program Sziget és Újváros számára jelentett új fejlesztési lehetőséget. **4.** Az autós főutca két fontos csomópontja potenciális városkapu térség.



A összes potenciális, sokszor messze tertvátvlaton túli fejlesztési helyszínre átgondolt építészeti javaslatok kidolgozása nyilvánvalóan meghaladják a tervezés időkereteit, ezért egy-egy helyszín térigényének, jellegének illusztrálására használhatónak, hasznosnak tartom a szakirodalmi példákat.



7. kép: Transrapid megálló (ismeretlen Internetes forrásból) a ménfőcsanaki tervezett nagysebességű vasúti megálló illusztrálására.

Más esetekben ötletpályázatokon szereztünk be javaslatokat a szabályozás megalapozásához.



8. kép: Ötletpályázati javaslat a 81-es úti tervezett városkapu térség kiépítésére. (Oszoli és Boda Építésziroda Kft.)



A városfejlesztési javaslatok időbeni és majdani gazdasági környezetük miatti bizonytalanságai, a fejlesztési projektek túl kínálata miatt a területtulajdonosok is gyakran bizonytalanok; nem fogalmaznak meg konkrét programokat, ezért a részletes beépítési tervek készítésére általában nincs elég idő és energia a városrendezési tervek készítésekor.

A szabályozási javaslatok megalapozására, egyúttal kommunikálására a fontos városépítészeti projektek első lépéseként, egy olyan javaslatsort készítettem, amely a „térbeli elrendezést” vagy átrendezést készíti elő, a karakter meghatározásának lehetőségét meghagyva a továbbtervezésnek.<sup>5</sup>

A következőkben erre mutatok be néhány példát:



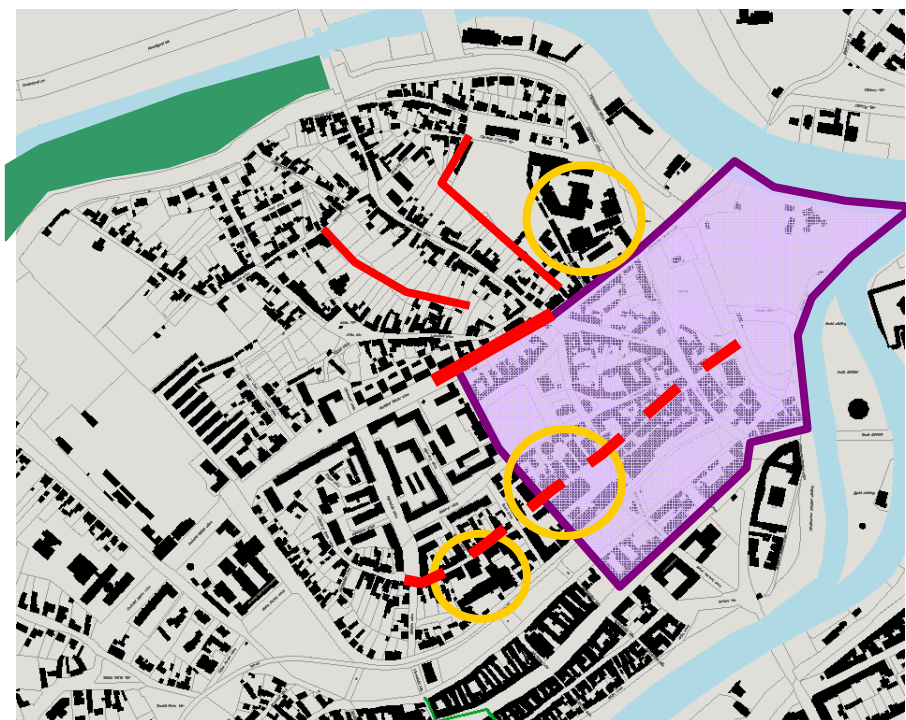
1. ábra: Újváros beépítettsége 2005-ben.

Az ábra jól mutatja a beépítés változatosságát; a javarészt kétszintes, zárt-udvaros sűrűbb beépítést a Kossuth Lajos utca Kispiacig tartó szakaszán (sötét zöld vonal), és a még megmaradt; fésűs, illetve hajlított házas beépítéseket a többi részen. A terv szabályozása rehabilitációs jellegű, a meglévő értékek megtartását, illetve az azokhoz való illeszkedést célozza; a szabályozás ennek megfelelő beépítési módokat határoz meg.. Az Újváros Szigettel

---

<sup>5</sup> Lásd: idézet Christian Norberg-Schultz Az eltűnt építészet nyomában című tanulmányából Kenneth Frampton: A modern építészet kritikai története p.451.

összekötő Bercsényi sétány projekt (világos zöld vonal) során javasolt a Kossuth Lajos utca menti telkek Bercsényi liget felőli határának beépítése, átépítése. A Bercsényi –sétány program (zöld vonal) a Híd utca rendelővel szemben kialakítani javasolt csírájában már létező kis térről indul és a Bercsényi gimnáziummal szemben kialakítani javasolt új negyedközponttal zárul. A sárga vonal a Kossuth Lajos utca és a Radnóti út között kialakítandó új út nyomvonalát jelöli, ahol a meglévő települési szövethez való igazodás érdekében a bontandó épület helyén az út fölött átépítést írja elő, és a járdának az egyetlen bontandó épület szomszédjai földszintjén árkádosítással való kialakítását.



2. ábra: Sziget beépítése 2005-ben.

A lila folt a gyógyhelynek javasolt területet határolja le. A vastag piros vonal a Radnóti utca még nem elkészült folytatását jelöli. A sárga körök az újra-

hasznosításra kerülő ipari üzemeket jelölik. A felső; a Kecszygár eredeti részének javasolt hasznosítása az egyetem illetve a kutatás-fejlesztési tevékenységekhez kapcsolódóan történhet. A jobb alsó, a volt olajgyár területe a fürdőhöz kapcsolódó fejlesztések központja lehet; szállodával, szolgáltatásokkal. Az új funkció megvalósításával legalább gyalogos forgalom számára rekonstruálni lehet A Vámbéry Ármin utca egykori vonalát. A bal alsó sárga kör, a volt tejgyár helyén már folyik a lakó kereskedelmi területként való hasznosítás.



3. ábra: Nádorváros beépítése 2005-ben.

A Nádor aluljáró (sárga vonal) kiépítésével lehetőség van a Baross híd egyéni gépjárműforgalom előli lezárására (sárga szaggatott vonal). A Frigyes laktanya és a Zrínyi utcai kórház (lila foltok) a városrész domináns középületei. A Frigyes laktanya és a mellette fekvő buszpályaudvar tervezett átépítését a korábbi közgyűlési korlátoknak megfelelően engedélyezi a terv. Helyi védelem alá kerülnek a Zrínyi utca környéki villák. (lila vonal) Folytatódik a városrész 100 éve megkezdődött átépülése; a kisebb épületek helyén nagyobbak építésével és részben az ipari üzemek átépülésével, melyek közül megkezdődik a Dobozgyár területének lakóterületi újrahasznosítása (kisebb kék kör) és a tervtávjában valószínűsíthető az Ipar út - Szigethy Attila

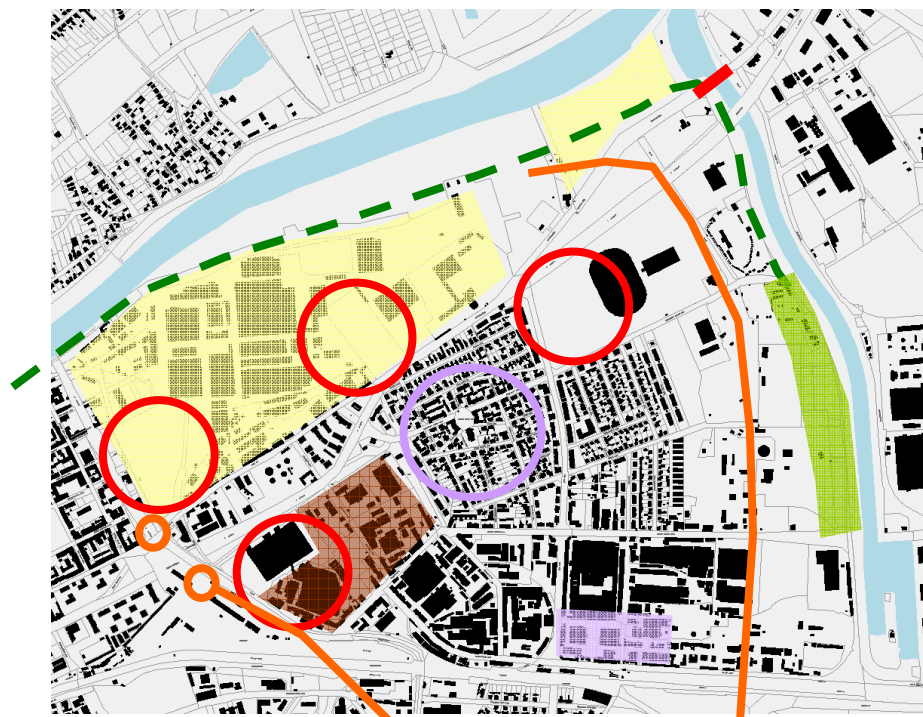


úti csomópont városrészi központként való kiépítésének megindulása (nagyobb kék kör).



4. ábra: A Belváros beépítettsége 2005-ben.

A piros vonallal jelölt egykori várfalon belül jellemző a – nagy intézményi telkek kivételével – kis méretű telkeken álló zártudvaros beépítés. A várfalon kívüli tömbök jellemző beépítése a „lakótelepi” tömböket nem számítva a keretes beépítés. A Belváros javasolt összekötése új gyalogos dominanciájú tengelyek mentén a Városréttel a Dunaparton (kék vonal) és a Pálffy-Schwarzenberg utcákon keresztül. A sárga kör az „igazságügyi negyed”, a zöld kör az 1-es, 14-es, 81-es csomópont térségét jelzi. A sárga vonal a Baross híd tömegközlekedésnek való átadása utáni új tömegközlekedés szervezési lehetőségekre utal.



5. ábra: Gyárvaros beépítése 2005-ben.

A nagyterületű gyárak bezárása miatt gyárvaros az egyik legtöbb beruházást igénylő városrész. A sárga foltok, a már engedélyezett, alapvetően lakóterületi fejlesztési helyszíneket jelzik. A piros körök a térségben engedélyezett bevásárlóközpont helyszíneket(!) (Az ETO stadion átépülése során is kibővül egy kereskedelmi központtal.) A narancssárga vonalak az É-D-i irányú útfejlesztéseket jelzik, melyekre a nagyarányú fejlesztésekhez feltétlenül szükség lesz.; a 1-es, 14-es, 81-es úti óriáscsomópontot, a Fehérvári út 3. ütemének és a tervezett új hídnak a kiépítését, az Ipar úti hidat, és az ipar út tehermentesítő útját. Az Iparcsatorna zsilippel való lezárása (piros vonal) esetén a Kiskúti szabadidős terület tovább gazdagodhat a töltés bontása esetén a vízparttal közvetlenül érintkező szabadidős zöldterülettel (zöld folt), melyet a Belvárossal az új lakóterületeken keresztül vezető sétány köt össze. (zöld szaggatott vonal) A területet még ezen óriási fejlesztési program mellett terhelik a felhagyott barnamezők (barna folt). A védelem alatt lévő ágyú-

gyári lakótelep (lila kör) mellett védelemre érdemes az ágyúgyár legalább központi része (lila folt).



9. kép: A Schwarzenberg utca, a belvárosi vázlaton javasolt, a történeti Belváros és az Árkád közti üzletutca fejlesztésre javasolt tengely.

## Városrét előkészítő tervezése

Az előbbieken bemutatott szinttől nagyon eltértünk a volt vasúti törzsgyár esetében; ahol az ECOCITY projekt támogatásával beépítési terveket is készítettünk.

A bevezetőben már említett Sulzer Areal/Winterthur<sup>6</sup> példa alapján 93-ban több tervező csapat meghívásával egy olyan műhelyt rendeztünk, amivel egyrészt a terület belvárosi kapcsolatléteit akartam jobban megvizsgálni, másrészt a területtulajdonos figyelmét felhívni az újrahasznosítás lehetőségére.



10. kép: Kranbahn, Sulzer Areal, Winterthur

---

<sup>6</sup> 1991-92-ben egy éven belül két gyökeresen eltérő hasznosításra láttam terveket, amelyek közül a vegyes funkciójú változat valósult, valósul meg. Jelenlegi állapotról lásd: [www.sulzerareal.com](http://www.sulzerareal.com),



A Rába vezetése akkor némi elnéző udvariasságon túl nem tanúsított nagyobb jelentőséget a dolognak, néhány évvel később mégis úgy döntött, hogy ezt a telephelyét felhagyja és ingatlanfejlesztési helyszínként hasznosítja. Mivel nem volt forrása az előkészítő tervezetetésre, beleegyezett, hogy egy EU-s, a fenntartható településfejlődéssel kapcsolatos kutatás fejlesztési projektben<sup>7</sup> mintaterületként használjuk. A projekt végül a rendezési terv készítésével és az időközben felbukkant ingatlanfejlesztők<sup>8</sup> tervezési munkáival párhuzamosan folyt.



4. ábra: A tervezési terület ortofotója 2003 körül

<sup>7</sup> ECOCITY az 5. sz. K+F Keretprogramban

<sup>8</sup> ECE (Otto csoport) és Engel csoport

Győri projekt teamként az egyetem részéről közlekedéstervezőként Koren Csaba, gépésztervezőként Tóth Péter, építésztervezőként két fiatal építész; Pozsgai Zoltán és Takács Attila (Fényjel Kft.) dolgozott velem a győri eset feldolgozásán. A fenntarthatósági kritériumok minél hatékonyabb érvényesítése a projekt külföldi résztvevőitől is kaptunk konzultációs támogatást.

A szűkebb vasgongyári terület is meghaladta az 50 hektárt, így arra számítottunk, hogy a terület kedvező adottságai (Dunaparti és Belváros melletti fekvés) ellenére az átalakulás hosszú időt fog igénybe venni, ezért **alaptételnek tekintettük a meglévő struktúrához való alkalmazkodást** és az újrahasznosítható és/vagy karakter meghatározó épületek kiválasztását.

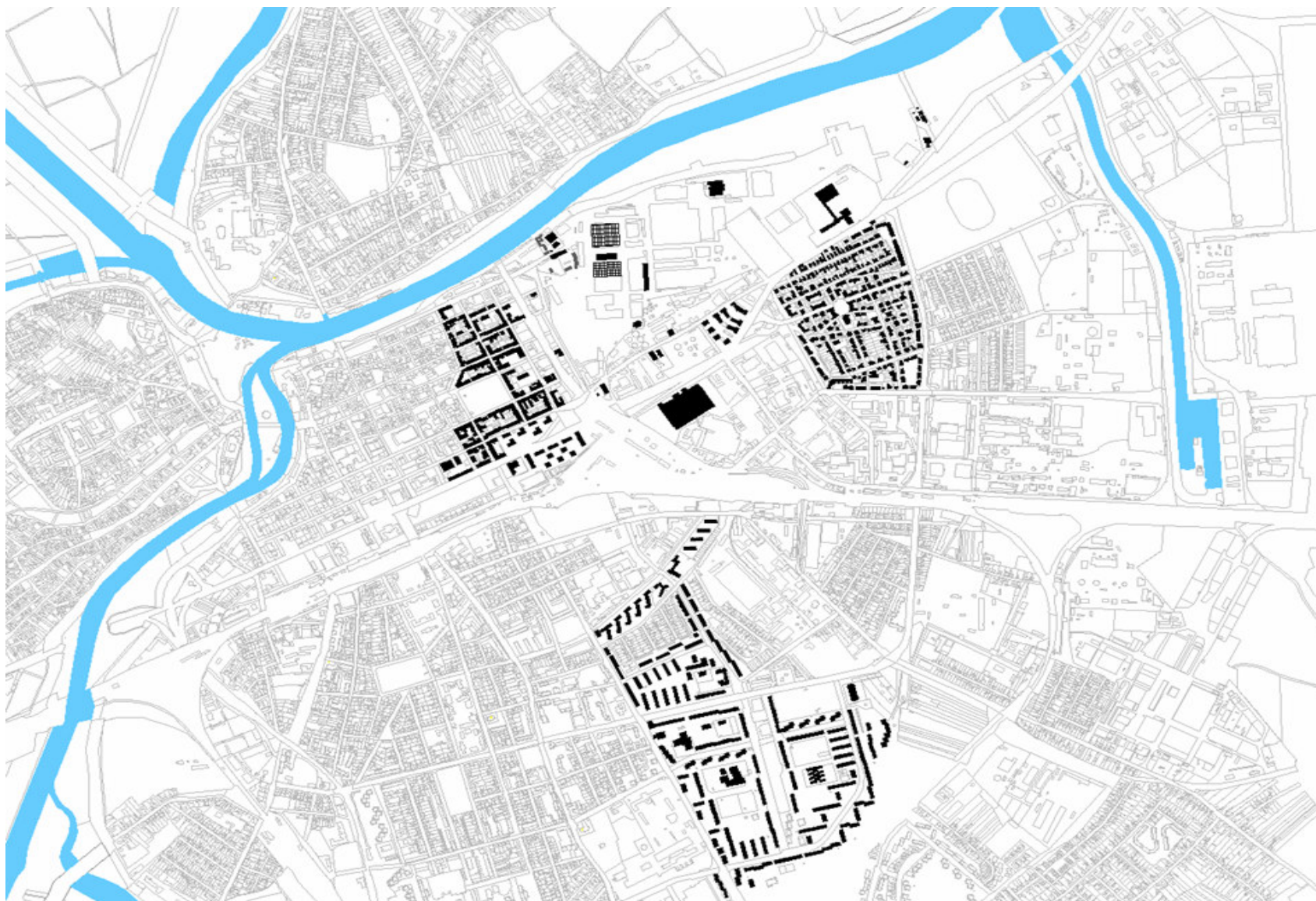
A projekt során a résztvevő partnervárosokban (Tübingenben és több finnországi városban) sok a fenntartható városfejlődés kritériumainak (vegyes területhasználat, legalább 1,2-es átlagos szintterület-sűrűség, gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés prioritású közlekedési rendszer jó városközponti kapcsolatokkal, minőségi közösségi terek, zöldterületek, energia-takarékosság, passzív energia hasznosítás, huzatmentes jó átszellőzés, újrahasznosítható anyaghasználat, intelligens gépészet, technológiai hulladékenergia hasznosítás) megfelelő, megvalósult projektet ismertünk meg és a tamperei workshopra készített első felszerkesztett beépítési változatunk mind a kritériumok, mind a tényleges városszerkezeti kapcsolatok szempontjából ideális sémákat dolgozott fel.



## MEGŐRZÉSRE JAVASOLT ÉPÜLETEK, ÉPÍTMÉNYEK, JELEK



5. ábra: A meghatározó épületek közül a sédtetős csarnok és az óratorony volt a szűkebben vett tervezési területen belül. A csarnok hasznosítására kedvező lehetőségnek látszott az akkor éppen helyet kereső új megyei könyvtár funkció.

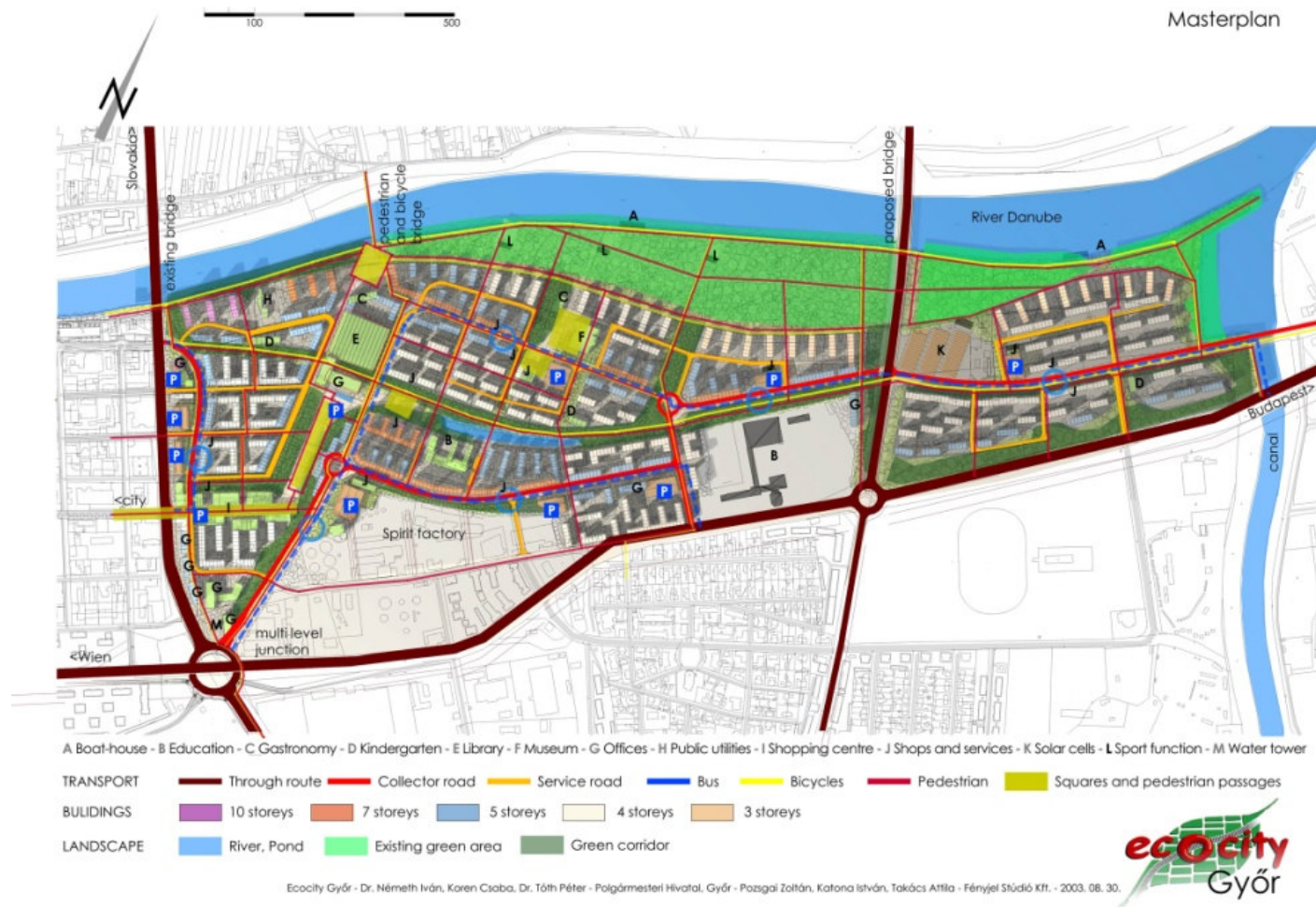


6. ábra: A beépítési javaslat készítése során feldolgoztuk a megtartandónak ítélt épületeken kívül a szomszédos városrészek beépítési mintáit.





7. ábra: a tamperei workshopon bemutatott tematikus tervlapok a fenntarthatósági kritériumoknak való megfelelést igazolták



8. ábra: Ebben a beépítési változatban megőriztük az ipartelep eredeti geometriáját, de mind a jármű, mind a gyalogos-kerékpáros forgalom szempontjából törekedtünk az ideális külső kapcsolatok kialakítására, az alacsony energia fogyasztású épületek érdekében a kedvező déli tájolásra, a forgalommentes, vagy csillapított forgalmú zónák tervezésére, A vízpart felől a területbe nyúló zöldfolyosóknak is szerkezetalakító szerepük volt.



Az előbb említettek szerint időközben a Rába profi fejlesztő-partnerekre talált, akik megbízásából Szenczy Ottó végezte a tervezési munkákat.

A sokoldalú egyeztetések során nyilvánvalóvá vált, hogy a tervezési területen belüli fontos ingatlantulajdonosok belátható időn belül nem szállnak be a projektbe.

A vagongyárnak szüksége volt a hasznosításból származó bevételekre ezért az ECE által tervezett méretű bevásárlóközpont elhelyezését egyértelműen támogatták a döntéshozók.



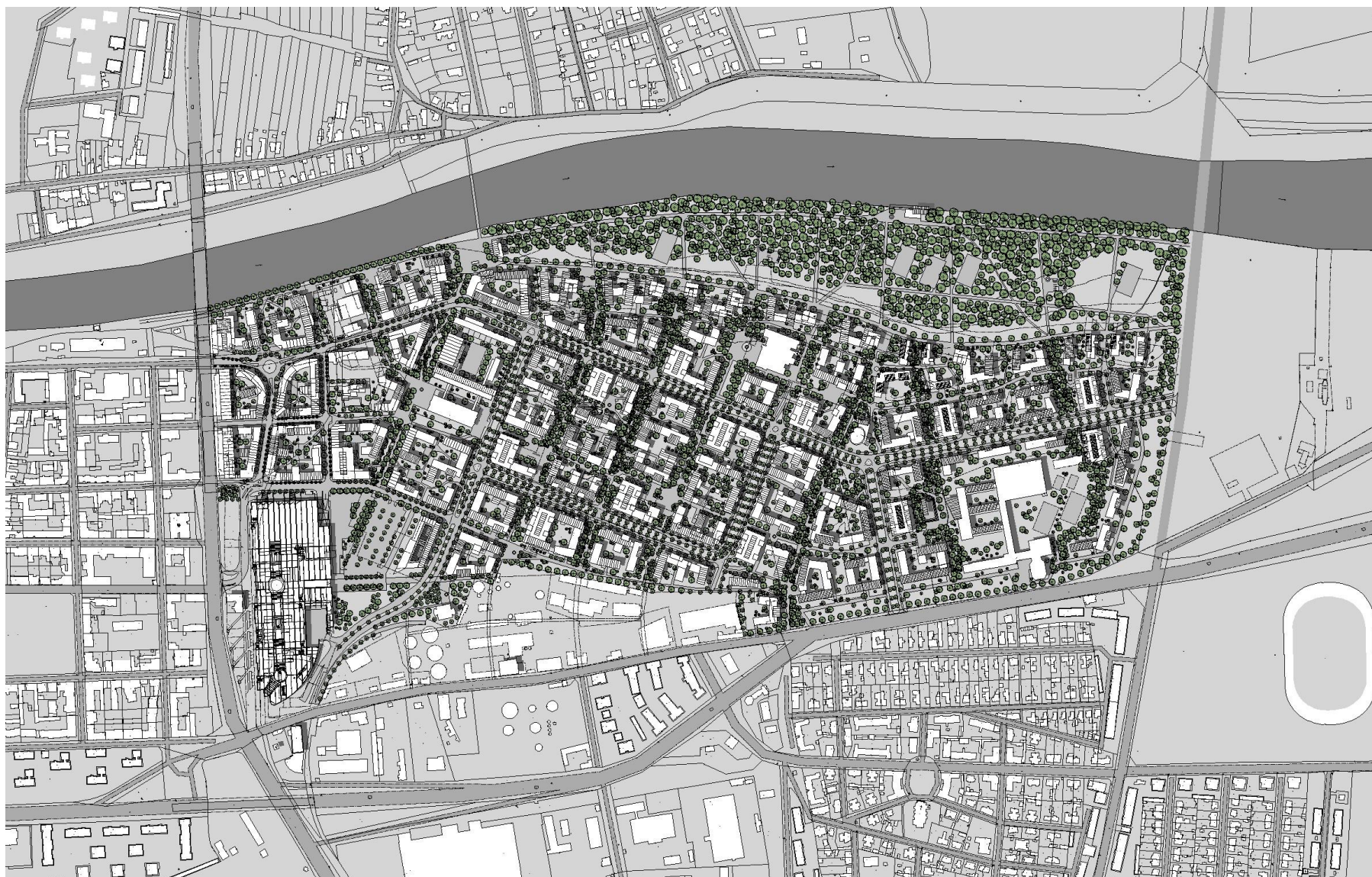
9. ábra: A tervezési terület feltárása szempontjából kedvezőbbnek tartott bevásárlóközpont telepítési variáció az ECE egyeztetések során.

A Belváros menti (edge of town) fekvésnek vannak előnyei az autópálya menti (out of town) fekvéshez képest; itt vannak esélyei a történeti városközpont és a bevásárlóközpont együttműködésének, a mi esetünkben is majdnem rágyaloglási távolságon belül van a Belváros gyalogostengelye a Baross utca, így a szerkezeti terv szerinti forgalmi átrendeződések után van esély egy új gyalogos prioritású tengely kialakulására a Schwarzenberg utca vonalában, ezért fontosnak tartottam, hogy az előző ábrának megfelelően ezt, mint a fejlesztési terület gyalogos, kerékpáros feltárását ne zárja le a bevásárlóközpont épülete. A kompromisszum eredményeképpen városépítési szerződésben rögzítettük, hogy a háttérterületek beépülése esetén a központ köteles magán átengedni a gyalogos és kerékpáros forgalmat, és az alaprajzi elrendezése valóban követte is ezt a feltételt.

Hasonlóképpen kemény diónak bizonyult a főforgalmi utak új pozícióba kerülő, növekvő forgalmú kereszteződése. Véleményem szerint az eddigi külterületi jellegű, terjengős, nehezen átlátható csomópont helyett a tamperei változat szerinti egyszerű geometriájú kis területigényű csomópont megvalósítása volt az ideális megoldás, amely jobban segíti a két városrész kapcsolódását. Erre végül elsősorban a MÁV tulajdonában lévő ingatlanrész megszerezetlensége miatt nem kerülhetett sor.

A beépítési terv végső változata már tükrözte a fejlesztői szándékokat, így nagymértékben érvényesült a szabályozáskor is.





10. ábra: A fejlesztői szándékokat is bedolgozó beépítési tervjavaslat

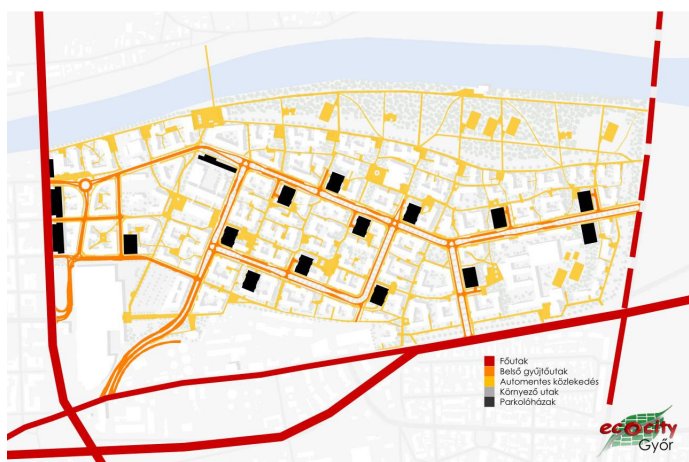




11. kép: Látványterv a véglegesnek szánt változatról.



11. ábra: A végleges változat közlekedési sémáján a sárga pontokkal jelölt parkolóházak egy újszerű megfontolásra hívják fel a figyelmet; a forgalomcsillapított övezetek határán lévő parkolóházak tulajdonképpen közösségi találkozóhelyek; reggel és este nagyjából egyszerre fordulnak meg itt a környék lakói.



12. ábra: A közlekedési területek sémán itthon még egyelőre szokatlan megoldás; a gyűjtő utak 2\*1 sávossal osztott pályás utak. Ez a megoldás nem-

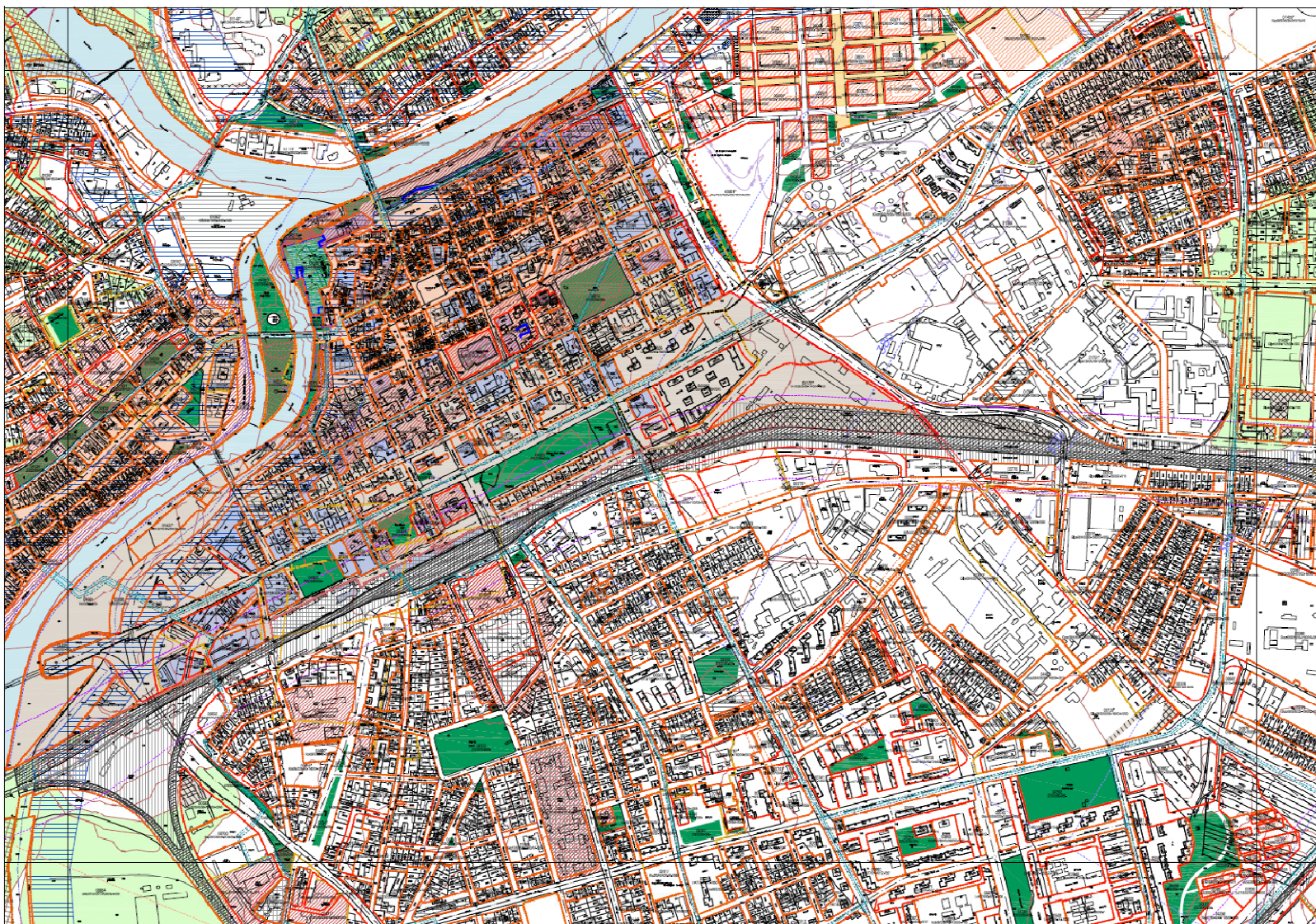
csak azért jó, mert az út területén intenzívebb növénytelepítésre van lehetőség, hanem szükségtelenné teszi a közlekedési lámpák, esetleg még a táblázások jelentős részét is, hiszen a jármű sorban a lassúbb járművek miatt törvényszerűen előforduló „résekbe” a szervíz-útról, esetleg a garázsokból érkezők be tudnak sorolni.



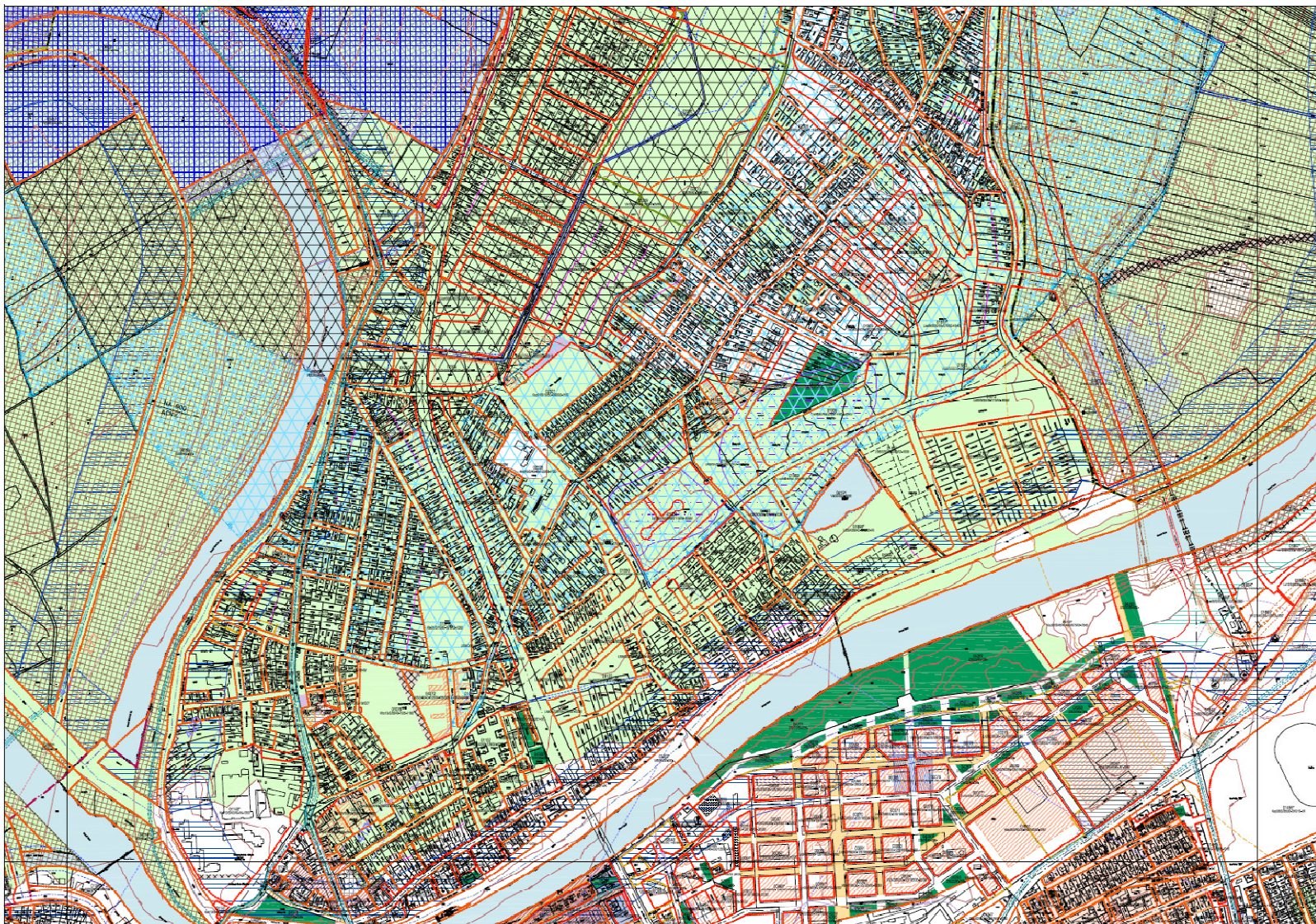
12. kép: A nagyobb felbontású látványterv részlet is alátámasztja a parkolóházak egyenrangú szerepére vonatkozó előbbi állítást; potenciális találkozóhelyek, közösségi terek.

A beépítési javaslat a fejlesztők megbízásában készülő tervezőnek is rendelkezésre állt, így szerkezetét a szabályozási terv is megőrizte.









13. ábra: A szabályozási terv 21-es és 14-es szelvényei

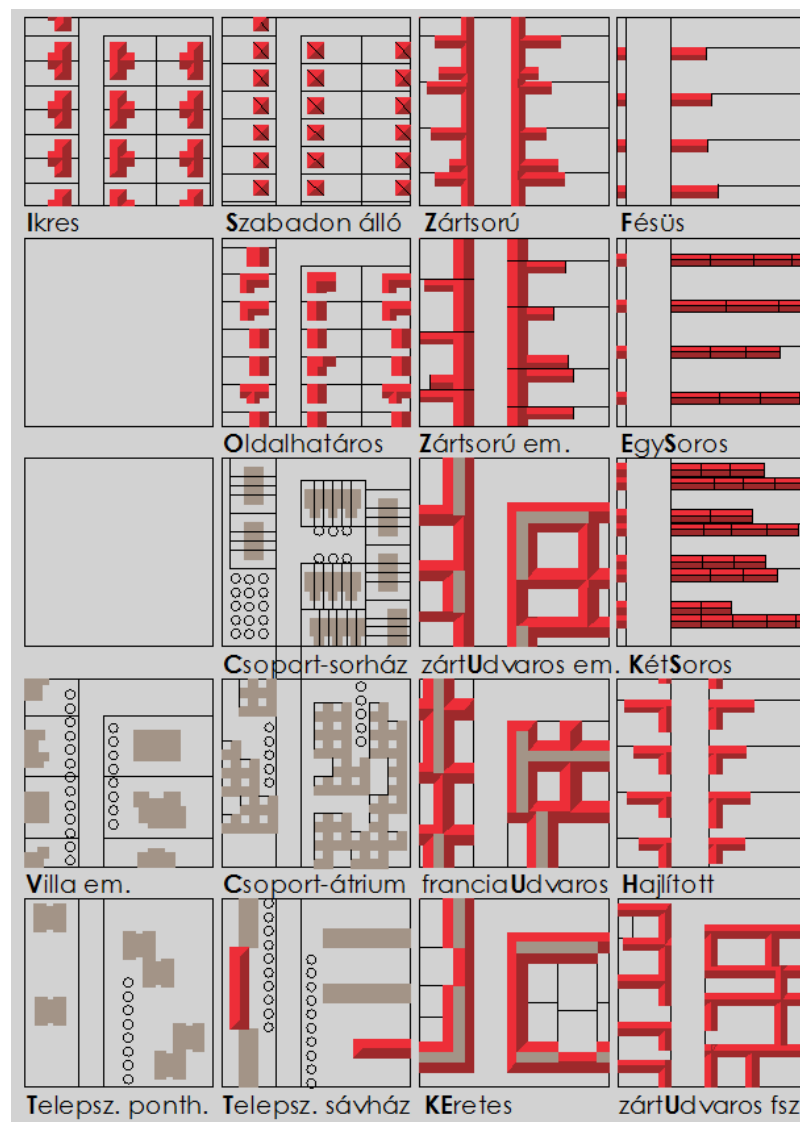


## Általános szabályozási előírások

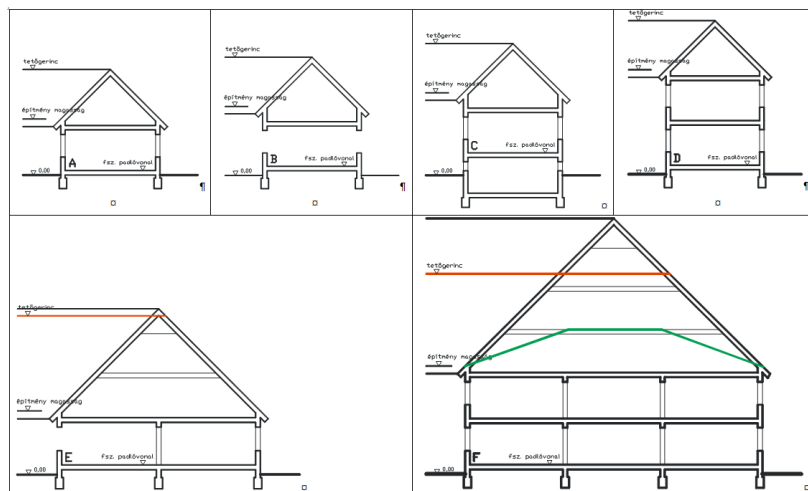


13. kép: Bálint Mihály utcai részlet; a kétsoros beépítésű épület mellett bántóan eltérő tömeg és homlokzatformájú épület, az oldalhatáron álló beépítési módnak megfelelő építési helyen.

A kép bizonyítja, hogy az alapvető beépítési módok nem nyújtanak kielégítő megoldást egy történelmi város, vagy településrész szabályozására. Ezt a hiátust pótolta a következő ábrán szerinti újabb, hagyományos és telepszerű beépítési módokkal történő szabályozás meghatározásának lehetőségével.



14. ábra: A szabályozáskor használt beépítési módok összefoglalása a HÉSZ illusztrációjaként.



		A			B			C			D				E				F			középület		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	1	2	3	4	1	1	2			
<b>csatlakozó terepszint</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>																						
pince szint száma		0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
alagsori szint száma		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
pince szintmagasság	min.	2,50																						
	opt.	2,70	0	0	0	0	0	2,7	2,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	min.	0,30																						
	opt.	0,60																						
	+ pince opt.	1,50																						
fsz padlóvonal magassága	+ alagsor opt.	2,00	0,30	0,45	0,60	0,45	0,60	0,60	1,50	1,50	0,30	0,60	0,45	0,60	0,30	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60			
	min.	2,80																						
	opt.	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,80	3,00	2,80	3,00	2,80	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,05	4,05			
fsz szintmagasság	középület	3,30	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,80	3,00	2,80	3,00	2,80	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,05	4,05			
emeletek száma		0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	2	3	1	2	3			
emeleti szintmagasság	min.	2,80																						
	opt.	3,00																						
	középület	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,80	3,00	2,80	3,00	0,00	0,00	2,80	2,80	3,00	3,45	3,45				
	min.	0,00																						
	opt.	0,60																						
terfalmagasság	középület	0,90	0	0	0	0,6	0,6	0,9	0,6	0,9	0	0	0,6	0,9	0	0	0	0	0	0	0			
traktusszám		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3			
traktusmélység		6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00			
falvastagság		0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30			
tető vastagsága		0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30			
<b>építménymagasság</b>		<b>3,72</b>	<b>3,87</b>	<b>4,02</b>	<b>4,47</b>	<b>4,62</b>	<b>4,92</b>	<b>5,52</b>	<b>5,82</b>	<b>6,32</b>	<b>7,02</b>	<b>7,07</b>	<b>7,92</b>	<b>3,52</b>	<b>4,02</b>	<b>9,62</b>	<b>12,42</b>	<b>7,02</b>	<b>11,97</b>	<b>15,42</b>				
(45 fokos tetővel)																								
tetőgerincmagasság	(45 fokos tető, max. 6 m)																							
		7,02	7,17	7,32	7,77	7,92	8,22	8,82	9,12	9,62	10,32	10,37	11,22	9,52	10,02	15,62	18,42	13,02	17,97	21,42				

A mintakeresztszervezetek és a kapcsolódó számoló tábla alapján a megfelelő szabályozási magasságok a következők:

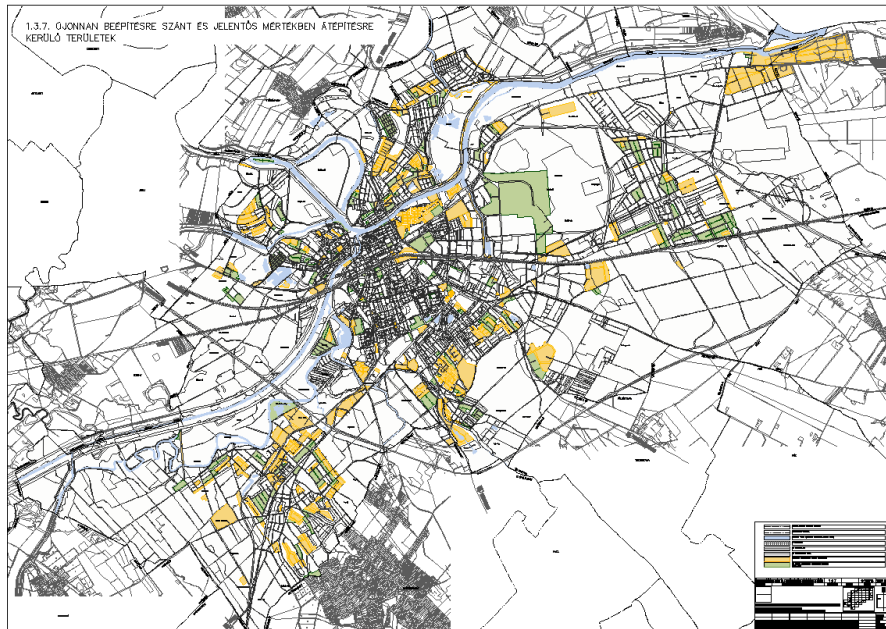
A0 – melléképület – <b>3,00 m</b>	A2 – fsz épület tetőterületi – <b>3,90 m</b>	B2 – fsz épület tetőterületi építéssel – <b>4,00 m</b>	D2,3 – fsz + 1 emelet – <b>7,20 m</b>	D4 – fsz + 1 emelet + tetőterület – <b>8,00 m</b>
E3 – fsz + 2 emelet – <b>9,60 m</b>	E4 – fsz + 3 emeleti lakóház – <b>12,50 m</b>	K1 – fsz + 2 emeletes középület – <b>12,50 m</b>	K1 – fsz + 3 emeletes középület – <b>16,00 m</b>	

15. ábra: A fenti ábrák segítségével ellenőriztem, hogy a szokásos építménymagasságok megfelelnek-e a gyakran előforduló épülettípusok igényeinek.

Az előző ábrán bemutatott vizsgálat azt igazolta, hogy a gyakori túlépítések a megszokott építmény-magassági szabályozás hibáira is visszavezethetők, ezért az új szabályozás során már az itt számított értékeket használtam szintszám előírással kombinálva.

A lakóterületi tartalékterületek kínálatát csak kis mértékben sikerült a fenntartható, **területtakarékos településfejlődés** szempontjából, elfogadható mederbe terelni, de a szabályozással csökkentettem a sporadikus fejlődés lehetőségét. Eszközként a városrendezési, vagy városépítési szerződések szolgáltak. (A javaslatomra, német mintára vezettük be – nem szokványos városépítészeti eszközként – a „Städtebaulicher Vertrag”-ok; városépítési szerződések rendszerét jóval az építési törvényben való megjelenése előtt; először 1995-ben a Győr Plaza építése kapcsán.) A tervben megjelölt „újonnan beépítésre”, illetve „jelentős átépülésre” szánt területeken az infrastruktúrák kiépítésének biztosítása után indulhat csak meg szabályosan a fejlesztés.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Időközben a „President's 1971 Environmental Program” keretében készült „The Quiet Revolution in Land Use Control” jelentésben feldolgozott Hawaii-i esettanulmány még jobb eszközt mutat be; a rendezési tervben csak olyan fejlesztési területeket lehetett kijelölni, amelyek egészén szerződésben vállalta a fejlesztő az infrastruktúrák rövid határidőre történő megvalósítását.



Mestermunkám bemutatásával reményeim szerint sikerült bizonyítanom, hogy a beépítési koncepciók mellett az eszközök széles palettája használható a városrendezési tervezés során a városok építészeti minőség meghatározására.